

Inngangur.

Með bréfi dagsettu 7. mars sl. frá samgönguráðuneytinu skipaði samgönguráðherra starfshóp til þess að fara yfir gildandi verklagsreglur vegna Sjálfvirka Tilkynningakerfisins (STK) og gera tillögur um úrbætur. Í hópinn voru skipaðir Magnús Waage frá Landssíma Íslands, Kristbjörn Óli frá Slysavarnafélaginu Landsbjörgu og Kristján Vigfússon frá Siglingastofnun Íslands.

Starfshópurinn hélt 10 fundi og kallaði til sín og ræddi við fjölmarga aðila og má þar nefna, Farmanna- og fiskimannasamband Íslands, Sjómannasamband Íslands, Landssamband íslenskra útgerðarmanna, Landssamband smábátasjómannanna og Samtök atvinnurekenda í raf- og tölvuiðnaði. Auk þess tók starfshópurinn þátt í samráðsfundum um þróun og rekstur sjálfvirka tilkynningakerfisins ásamt, fulltrúum, Vaka-DNG, Stefju, Póst- og fjarskiptastofnun, Landssíma Íslands og Slysavarnafélaginu Landsbjörgu.

Alls hafa um 1500 bátar og skip verið búin sjálfvirkum tilkynningarskyldubúnaði og mikill árangur náðst í að byggja kerfið upp og koma búnaði fyrir um borð í skipum og bátum á þeim tæpu tveimur árum sem kerfið hefur verið starfrækt eða frá maí 2000. Enn á eftir að koma búnaði fyrir í 50-100 skipum en vonast er til að því markmiði takist að ljúka á þessu ári. Á þeim tíma sem sjálfvirka tilkynningarskyldan hefur verið starfrækt hefur hún hafi sannað gildi sitt og tilverurétt. Kerfið hefur stuðlað að auknu öryggi og hefur stýtt verulega viðbragðstíma frá því að slys á sér stað þangað til að björgun og leit hefst. Allir sem nefndin talaði við voru sammála um að kerfið væri bylting frá fyrra fyrirkomulagi og engin vill snúa aftur til þess tíma þegar skip og bátar undir 24 metrum tilkynntu sig handvirkt á 12 tíma fresti. Fram kom á fundum með hagsmunaaðilum að mikil hugarfarsbreyting hefur orðið á meðal smábátasjómannanna og nú eru flestir á því að kerfið hafi margsannað sig sem mikilvægt öryggistæki.

Skýrsla þessi er byggð upp með þeim hætti að í fyrsta lagi er fjallað um kerfið og rekstur þess. Í öðru lagi eru lagðar fram tillögur um endurbætur á kerfinu og loks fylgir þessari skýrslu aðgerðaáætlun og viðauki. Í viðaukanum er fjallað um málefni sem upp komu meðan á nefndarstarfi stóð og snerta fyrirkomulag kerfisins en eru þó strangt til tekið utan verksviðs starfshópsins skv. skipunarbréfi.

1. Framkvæmd og rekstur sjálfvirku tilkynningarskyldunnar.

Hugmyndir um að koma á sjálfvirku tilkynningarkerfi fyrir íslenska fiskiskipaflotann til að tryggja betur öryggi sjómanna hafa átt sér langan aðdraganda. Sjálfvirkt tilkynningarkerfi (STK) fyrir íslensk fiskiskip 24 metrar og styttri var tekið í notkun í maí árið 2000 og hefur nú verið starfrækt í tvö ár. Verkefnið var byggt upp sem þróunarverkefni nokkurra aðila þ.e. Slysavarnafélagsins (nú Slysavarnafélagið Landsbjörg), Stefju, Landssíma Íslands og erlends samstarfsfyrirtækis Racal Tracs sem heitir í dag Thales Tracs en fyrirtækið Vaki-DNG er umboðsaðili fyrir á Íslandi.

Til að tryggja að uppsetning nýja kerfisins hefði ekki áhrif á það öryggi sem sjómenn bjuggu við á þeim tíma var jafnframt ákveðið að reka tímabundið áfram handvirku tilkynningarskylduna en skip og bátar höfðu notað hana til þess að tilkynna sig í land á 12 tíma fresti skv. lögum nr. 40 frá 1977.

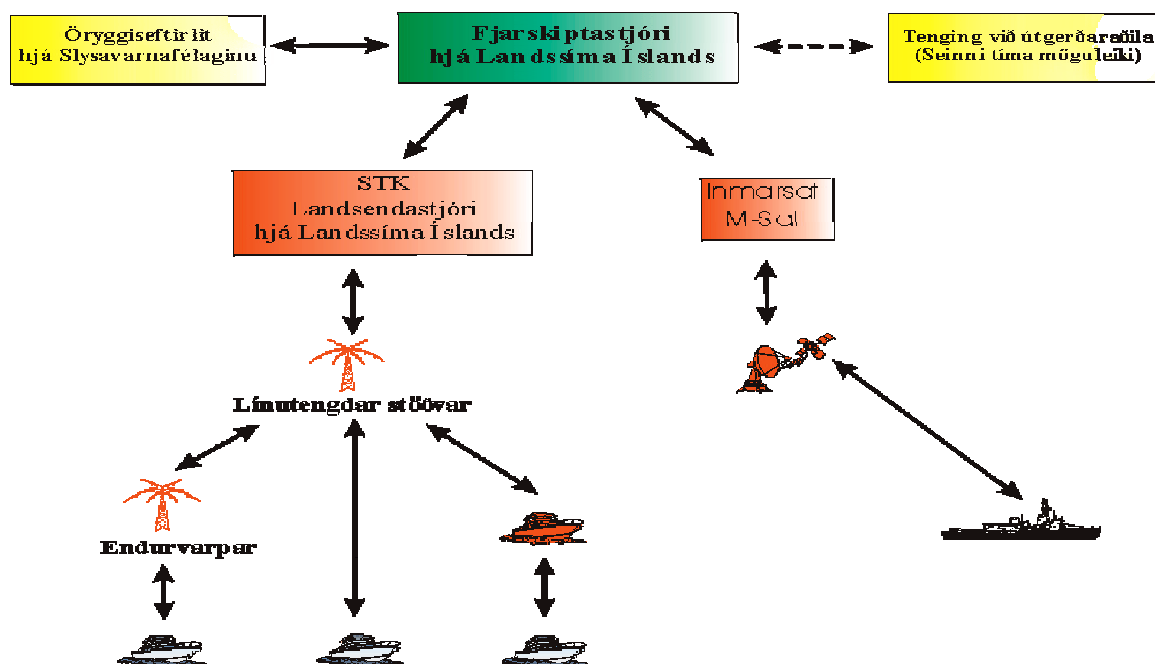
Samkvæmt þessum sömu lögum var Slysavarnafélaginu Landsbjörgu falið að fara með yfirstjórn tilkynningarskyldunnar og eftirlitsstöðvar í Reykjavík. Síðar var gerður samningur á milli samgönguráðuneytisins og Slysavarnafélagsins Landsbjargar um rekstur og framkvæmd sjálfvirku tilkynningarskyldunnar. Í samræmi við þann samning hefur Slysavarnafélagið Landsbjörg haldið utan um framkvæmd og rekið vaktstöð sjálfvirka tilkynningakerfisins. Hvað varðar rekstur fjarskiptakerfis STK þá var gerður samningur á milli Landssíma Íslands og Póst- & Fjarskiptastofnunar um þann hluta. Ábyrgð og framkvæmd kerfisins fram til þessa hefur því fyrst og fremst verið á herðum þessara tveggja aðila þ.e. Slysavarnafélagsins Landsbjargar og Landssíma Íslands.

1.2. Almennt um kerfið.

STK-kerfið nýtir sér fjarskiptatækni við að flytja sjálfvirkt upplýsingar um staðsetningu skipa og báta til stjórnstöðvar tilkynningarskyldunnar í Gufunesi. Staðsetningar eru fengnar í gegnum GPS staðsetningarkerfið, stærri skipin tilkynna sig á 12 tíma fresti en minni bátar og skip tilkynna sig sjálfvirkt á 15 mínútna fresti.

Landssíminn rekur sérstakann fjarskiptastjóra sem þróaður hefur verið sérstaklega fyrir kerfið af hugbúnaðarfyrirtækinu Stefju ehf. Stjórinn tekur við upplýsingum frá þeim fjarskiptakerfum sem notuð eru fyrir STK og skilar hann upplýsingum til Tilkynningarskyldunnar. Nú býður stjórinn uppá móttöku VHF- STK landsstöðvakerfi reknu af Landssímanum, Inmarsat-C, í gegnum landsstöðina EIK, Noregi, Inmarsat-C, í gegnum Landhelgisgæslu, EMSat gervihnattakerfinu í gegnum landsstöð í Hollandi. Með tiltölulega litlum tilkostnaði er hægt láta fjarskiptastjórann taka við upplýsingum eftir fleiri leiðum. Á mynd 1 hér að neðan má sjá uppbyggingu kerfisins.

Mynd 1.



Af þeim ca.1500 bátum sem eru í STK-kerfinu eru ca. 500-750 bátar tengdir kerfinu á hverjum einasta degi en í sumar má búast við að yfir 1000 bátar verði tengdir kerfinu á hverjum degi. Stærsti hluti kerfisins er VHF-STK hlutinn en tæplega 1500 skip eru í vöktun með VHF STK kerfinu og er það stærsta kerfi sinnar tegundar í heiminum í dag. Á þeim tíma sem uppbygging kerfisins hófst árið 1998 var enginn alþjóðlegur staðall til um slík kerfi en nú hefur Alþjóðasiglingamálastofnunin unnið að gerð staðals sem byggir á svokölluðu AIS-kerfi (Alþjóðlegur staðall gefinn út um svipað (sambærilegt) kerfi í ágúst 2001 (ITU-R Recommendation M.1371-1).

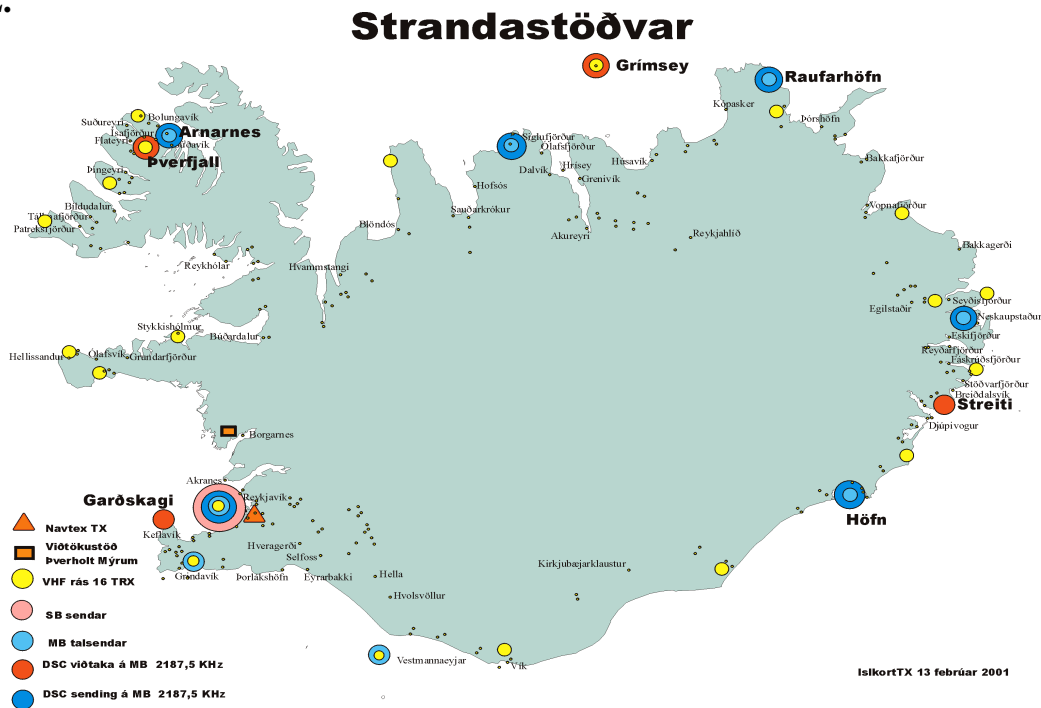
Um það bil 180 - 190 skip eru í vöktun með gervihnattaleið en um það bil 100 skip eru í beinni vöktun með Inmarsat-C. Kerfið fær skeyti frá þessum skipum með 1. eða 12 klukkustunda fresti. Um það bil 70 – 80 skip senda að jafnaði skeyti til Landhelgis-gæslunnar með Inmarsat-C aðferð. Í dag eru 9 skip í vöktun í gegnum EMSat.

Rétt er að geta þess að ekkert gjald er tekið af notendum í Vhf-STK kerfinu en ef sendingar fara í gegnum gervihnött þá kostar hver sending 7-8 ísl. kr. Fjarskiptastjórinn er staðsettur í Gufunesi og þar fer fram kerfisstjórn og þar er einnig allur tölvubúnaður sem stjórnar landsstöðvum kerfisins sem eru á víð og dreif um landið, svokölluðum strandarstöðvum sem sjá má á mynd 2 hér að neðan. Kerfishlutar eru auk skipstækja, 9 landsstöðvar hringinn í kringum landið, endurvarpar eru á 28 stöðum og svo síðan áður nefnd kerfisstjórn. Allar

landsstöðvar eru tvöfaldar og flestir endurvarpar eru tvöfaldir, aðal og vara. Á sínum tíma var gerður þróunarsamningur við fyrirtækið Racal Tracs sem heitir í dag Thales Tracs og allur skipsbúnaður, lofnet, tengi og skipstæki eru frá þessu fyrirtæki.

Tilkynningarskyldan rekur síðan eftirlitsstöð sem þróuð er af Stefju ehf fyrir Slysavarnafélagið Landsbjörgu, sú eftirlitsstöð hefur nú verið flutt í Gufunes og er í sama húsnæði og Landssíminn notar fyrir sína starfssemi.

Mynd 2.



Óformlegur hópur manna sem að kerfinu kemur hefur komið reglulega saman í húsakynnum Slysavarnafélagsins Landsbjargar til þess að fara yfir framkvæmd og rekstur kerfisins. Þessa fundi hafa sótt auk fulltrúa Slysavarnafélagsins Landsbjargar, fulltrúar frá Landssíma Íslands, Vaka-DNG, Póst- og fjarskiptastofnun, Stefju og síðan starfsmenn Sjálfvirku tilkynningarskyldunnar. Þessi hópur og sá vettvangur sem hann hefur myndað hefur skapað góðar aðstæður til þess að fara reglulega yfir þau vandamál sem koma upp við rekstur kerfisins.

Að lokum þá rétt að geta þess að Slysavarnafélagið Landsbjörg hefur unnið verklagsreglur fyrir sjálfvirku tilkynningarskylduna. Þessar reglur eru mjög ítarlegar og snúa fyrst og fremst að innri starfssemi og ferlum fyrir starfsmenn.

2. Greining vandamála.

Skoðun starfshópsins hefur leitt í ljós að endurbæta má kerfið frá því sem nú er. Eftir fundi, samtöl og athuganir telur starfshópurinn að hægt sé að bæta kerfið og þróa áfram.

2.1. Bilanir og framboð á tækjum.

Þau vandamál sem sjómenn og yfirvöld hafa helst vera að glíma við í dag eru tengd framboði og viðgerðum á skipstækjunum. Nokkuð hefur verið um að skipstæki hafa bilað og hefur þá þurft að senda tækin til Bretlands til viðgerðar og hefur viðgerðatími verið allt að 6 vikur frá því tæki er sent í viðgerð þar til hægt hefur verið að taka það í notkun á ný. Samkvæmt upplýsingum frá starfsmönnum tilkynningaskyldunnar þá er of mikið um það að skip og bátar fari á sjó án tækja eða með biluð tæki en það vandamál er að nokkru leiti til komið vegna hversu fá tæki eru til ráðstöfunar sem skiptitæki ef búnaður bilar.

Samkvæmt upplýsingum frá VAKA-DNG þá hefur bilanatíðnin verið nokkur en alls hafa 1510 tæki verið tekin í notkun frá upphafi og af þeim hafa 173 tæki verið send út til Bretlands í viðgerð en af þeim voru ekki nema 97 raunverulega biluð og er því bilanatíðni í kerfinu í skipstækjunum ca. 6,5%. Alls hafa greinst um 140-160 bilanir í loftneti eða loftnetsbúnaði fram til þessa.

Eitt af þeim vandamálum sem mönnum hefur einnig verið mjög tíðrætt um er fjöldi varatækja og framboð nýrra tækja frá umboðsaðila sem eru í boði fyrir skip og báta ef tæki bila. Aðeins hafa verið í umferð 10 varatæki sem útgerðarmenn hafa geta skipst á að nota ef bilanir hafa komið upp í þeirra tækjum, þessi fjöldi hefur ekki reynst nægur og hafa menn þurft í sumum tilfellum að sigla án tækja eða með biluð tæki meðan beðið er eftir viðgerð eða varatæki.

2.2. Landstöðvakerfið.

Nokkur umræða hefur verið um landsstöðvakerfi STK-kerfisins og um “dauða” bletti eða “skugga” í kerfinu. Enn eru örfá svæði á miðunum í kringum landið “dauð eða “veik” svæði þ.e. að merki frá skipstækjunum greinast ekki eða eru veik. Landssími Íslands sem séð hefur um uppsetningu og framkvæmd fjarskiptahluta STK-kerfisins hefur unnið að því að fækka þessum veiku svæðum. Mikið hefur áunnist í þeim efnum og er nú svo komið að þau svæði sem eftir eru eru sárafá en unnið er markvisst að því að útrýma þeim.

Ekki má draga úr að frá því að kerfið var tekið formlega í notkun hefur landkerfishlutinn gengið í gegnum nokkrar uppfærslur. Þessar uppfærslur hafa sumar hverjar valdið nokkrum truflunum á rekstri kerfisins, einkum tvær þeirra sem ollu verulegum truflunum. Versta tilfellið olli því að kerfið var meira eða minna úti allt að sólarhring í senn, í um viku tíma.

Vandamál sem tekist hefur verið á við í þessum uppfærslum hafa einkum verið:

1. Sum skip eru sein að skila sér inn í kerfið ef þau hafa dottið út.
2. Skip stelur auðkenni annars skips. Skyldumaður sér þetta sem “Hopp”. Eitt skip birtist á skjánum á tveimur stöðum til skiptis.
3. Vara landsstöðvar taka ekki alltaf við ef aðal landsstöðvar bregðast.

Sum þessara vandamála tengjast hugbúnaði skipstækjanna, önnur tengjast landsstöðvum. Sá hluti ofangreindra vandamála sem tengist landsstöðvunum hefur verið leystur nú í dag, en herslumuninn vantar til að almenn uppfærsla á hugbúnaði skipstækjanna geti hafist. Ofangreind vandamál hafa verið leyst í hugbúnaði skipstækja, en í vegi stendur það vandamál að einstaka skipstæki virðast verða óstöðug eftir uppfærslu yfir loftið. Starfsmenn tilkynningarskyldunnar hafa síðustu 5-6 vikurnar haft samband við þá sjómenn og útgerðarmenn sem eru með óstöðug tæki í bátum sínum og fengið þau send upp í Gufunes. Tæknimenn Landssímans hafa síðan uppfært hugbúnaðinn í tækjunum. Þessi aðgerð hefur dugað í öllum tilfellum nema einu (ekki er þó komin full reynsla á alla 19 bátanna). Í því eina tæki sem ekki hefur batnað var loftnet brotið. Nær allir þeir útgerðarmenn og skipstjórar sem starfsmenn skyldunnar hafa haft samband við hafa sent tækin að bragði.

2.3. Eftirlit með STK búnaði.

Hin daglega vöktun með STK-búnaðinum um borð í skipunum er í höndum starfsmanna sjálfvirku tilkynningarskyldunnar í Gufunesi sem fylgjast daglega með hverju einasta skipi sem er búið sjálfvirkum búnaði. Um leið og skip dettur út úr kefinu kemur það fram á skjá starfsmanna. Þegar slíkt gerist fer ákveðin verkferill í gang skv. verklagsreglum sem Slysavarnafélagið Landsbjörg hefur sett sér.

Siglingastofnun Íslands sér hins vegar um hið formlega eftirlit með STK-búnaði um borð í skipum og bátum en STK-búnaður er skoðaður eins og hver annar öryggisbúnaður um borð í skipum í aðalskoðun sem fer fram einu sinni á ári. Á milli aðalskoðanna er það að sjálfsögðu á ábyrgð útgerðarmanna og sjómanna að tryggja að búnaður sé í lagi og rétt viðhaldið. Skemmtibátar eru undanþegnir því að vera með STK-búnað um borð sem og skip og bátar sem aðeins stunda veiðar 1,5 sjómíllur frá landi og aðstæður um borð eru með þeim hætti að ekki er unnt að hafa þar nauðsynlegan búnað til að senda sjálfvirkar tilkynningar. Þá eru veittar undanþágur til eins mánaðar í senn ef búnaður er bilaður eða ekki fæst nýtt skipstæki frá framleiðanda og ekki fæst lánstæki á meðan að viðgerð fer fram.

Það sem fram hefur komið í viðræðum starfshópsins við hagsmunaaðila er að margir telja það brýnt að efla eftirlitsþátt kerfisins og að grípa til einhverra þeirra ráðstafana sem tryggja að hægt sé að grípa til úrræða ef skip eða bátur reynist

ítrekað með bilað tæki eða annan STK-búnað eins og loftnet. Í mörgum tilfellum var um sömu skipin að ræða eins og sjá má í töflu 1. hér að neðan.

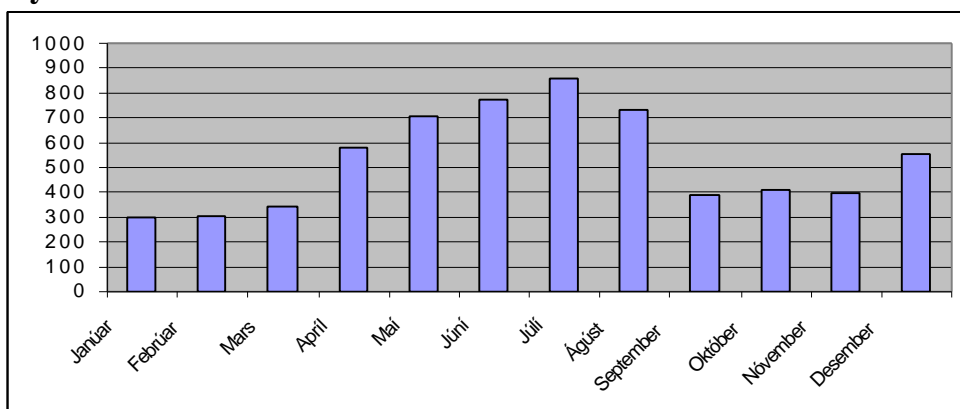
Tafla 1.

Skip	Fjöldi hringinga
1735	22 sinnum
TFHD	21 sinnum
TFYJ	21 sinnum
TFLQ	14 sinnum
TFQZ	13 sinnum
TFBD	12 sinnum
TFQT	12 sinnum
TFEM	10 sinnum
2062	9 sinnum
TFSY	9 sinnum
TFYU	9 sinnum
2112	8 sinnum
2376	8 sinnum
TFJB	8 sinnum
TFJS	8 sinnum

Starfshópurinn hefur aflað upplýsinga frá starfsmönnum sjálfvirku tilkynningarskyldunar og í ljós hefur komið að í janúar og febrúar á þessu ári höfðu starfsmenn tilkynningarskyldunnar afskipti af bátum og skipum í kerfinu alls 762 sinnum. Stór hluti starfs vaktmanna skyldunnar eftir að STK kerfið var tekið í notkun er að fylgjast með skjám kerfisins og þá aðallega skilaboðaskjóðu. Í skilaboðaskjóðu koma allar meldingar ef skip detta út úr kerfinu, vinnureglur eru þær að reynt sé innan hálf tíma að ná sambandi við skipið.

Sem dæmi um hversu oft er hringt í skip var farið yfir eyðublöð er starfsmenn skyldunnar fylla út daglega fyrir árið 2001. Eftirfarandi kemur fram:

Mynd 5.



Alls var hringt á þessu tímabili 6317 sinnum, í mörgum tilfellum í sömu skipin.

2.4. Uppsetning og frágangur STK- búnaðar.

Nokkur umræða hefur orðið um frágang og uppsetningu STK-búnaðar um borð í skipum og bátum. Í flestum tilfellum er og uppsetning vönduð og frágangur til fyrirmyndar. Hins vegar eru alltaf til undantekningartilfelli sem geta leitt til þess í sumum tilfellum að STK-búnaðurinn virkar ekki sem skildi.

Venjan er sú að þegar hringt er af tilkynningarskyldunni í skip eða bát vegna bilaðs STK-tækis að byrjað er á því að reyna að greina hvar bilunin liggur, þ.e. í skipstækinu, tengingum eða loftneti. Í flestum tilfellum fer viðkomandi í næsta bát og prófar tækið þar og kannar hvort það virkar. Í mörgum tilfellum hefur verið hægt að lagfæra tæki eða benda mönnum á augljós mistök við uppsetningu eða frágang í gegnum síma. Of oft eru það menn með takmarkaða þekkingu á búnaðnum sem hafa sett upp búnaðinn og séð um allann frágang. Áætlað er að í ca. 80 tilvikum hafi tekist að greina bilanir og leiðbeina mönnum í gegnum síma og eða uppsetningaraðilar hafa getað greint bilun og gert við. Sterkar óskir komu fram hjá forsvarsmönnum Samtaka tölvu- og rafiðnaðarmanna sem starfshópurinn ræddi við að gefin yrðu út starfsleyfi til aðila sem mættu meðhöndla fjarskiptabúnað um borð í skipum og þ.m.t. STK- búnað.

2.5. Stjórnsluleg ábyrgð kerfisins.

Sjálfvirku tilkynningarskyldunni var komið á eins og áður sagði maí árið 2000 og hefur verið starfrækt í tvö ár með ágætum árangri. Samkvæmt lögum nr. 40 frá 1977 með síðari breytingum þá er Slysavarnafélaginu Landsbjörgu falið skv. 8. gr. að fara með yfirstjórn tilkynningarskyldunnar og eftirlitsstöðvar í Reykjavík. Síðar var gerður samningur á milli samgönguráðuneytisins og Slysavarnafélagsins Landsbjargar um rekstur og framkvæmd sjálfvirku tilkynningarskyldunnar. Í samræmi við þann samning hefur Slysavarnafélagið Landsbjörg haldið utan um framkvæmd og rekið vaktstöð sjálfvirka tilkynningakerfisins. Hvað varðar rekstur fjarskiptakerfis STK þá var gerður samningur á milli Landssímans og Póst & Fjarskiptastofnunar um þann hluta. Ábyrgð og framkvæmd kerfisins fram til þessa hefur því fyrst og fremst verið á herðum þessa tveggja aðila þ.e. Slysavarnafélagsins og Landssímans. Í maí árið 2001 var síðan skrifað undir nýja samninga á milli samgönguráðuneytisins og Slysavarnafélagsins Landsbjargar um áframhaldandi rekstur STK og er þar að finna ákvæði sem kveður á um þátttöku Siglingastofnunar Íslands og aðkomu hennar að málinu og sem snýr að eftirliti með kerfinu. Þessir samningar þ.e. samningur Landssímans og Póst- og fjarskiptastofnunar og samningur Slysavarnafélagsins Landsbjargar og Samgönguráðuneytisins renna út 1. janúar 2003.

Fleiri samningar hafa verið gerðir um rekstur kerfisins en um er að ræða samninga við undirverktaka, annars vegar samning Slysavarnafélagsins Landsbjargar við

Stefju um þróun og rekstur á hugbúnaði vegna kerfisins og hins vegar á milli Landssímans og Thales tracs sem er framleiðandi skipstækjanna.

Allir sem starfshópurinn setti sig í samband við voru sammála um að æskilegt væri að einfalda stjórnsýslulega ábyrgð og yfirstjórn STK-kerfisins og færa ábyrgð á eina hendi.

3. Tillögur um úrbætur á STK kerfinu.

Rétt er að taka það fram að starf starfshópsins hefur þegar leitt af sér jákvæðar úrbætur á STK-kerfinu sem eru annað hvort í undirbúningi eða hafa þegar tekið gildi. Því telur starfshópurinn að rétt sé að gefa þeim aðilum sem um ræðir og að kerfinu koma svigrúm til þess að gera þær úrbætur sem starfshópurinn telur nauðsynlegt að framkvæma og ekki sé gripið til sérstakra ráðstafana fyrr en í ljós kemur að framkvæmd hefur ekki átt sér stað.

Tillaga 1. Þjónusta vegna skipstækja.

Að afgreiðslutími nýrra tækja og viðgerðatími tækja verði stytur.

Starfshópurinn telur mikilvægt að viðgerðatími verði stytur eins mikið og kostur er. Fram til þessa hafa liðið allt að 6 vikur frá því tæki er sent í viðgerð þar til hægt hefur verið að taka það í notkun á ný. Þetta telur starfshópurinn of langan tíma. Í viðræðum við Vaka-DNG hefur komið fram að samningar hafa náðst við Thales Tracs um að stytta viðgerðatíma niður í 2 til 3 vikur sem yrði mikið framfaraspor en tryggja þarf engu að síður að staðið verði við þau fyrirheit.

Að skiptitækjum verði fjölgað.

Eitt af þeim vandamálum sem mönnum hefur verið mjög tíðrætt um er fjöldi varatækja sem eru í boði fyrir skipa og báta ef tæki bila. Aðeins hafa verið í umferð 10 varatæki sem útgerðarmenn hafa geta skipst á að nota ef bilanir hafa komið upp í þeirra tækjum, þessi fjöldi hefur ekki reynst nægur og hafa menn þurft í nokkrum tilfellum að sigla án tækja eða með biluð tæki meðan beðið er eftir viðgerð eða varatæki.

Fram hefur komið í viðræðum starfshópsins við Vaka-DNG að 10 skiptitæki til viðbótar við þau 10 sem fyrir eru séu á leið til landsins og úr þessu verði bætt á næstu misserum. Ennfremur er vonast til að hægt verði að afgreiða þær ca. 50 pantanir nýrra tækja frá framleiðanda nú í maí en framleiðandinn hefur ekki annað eftirspurn fram til þessa.

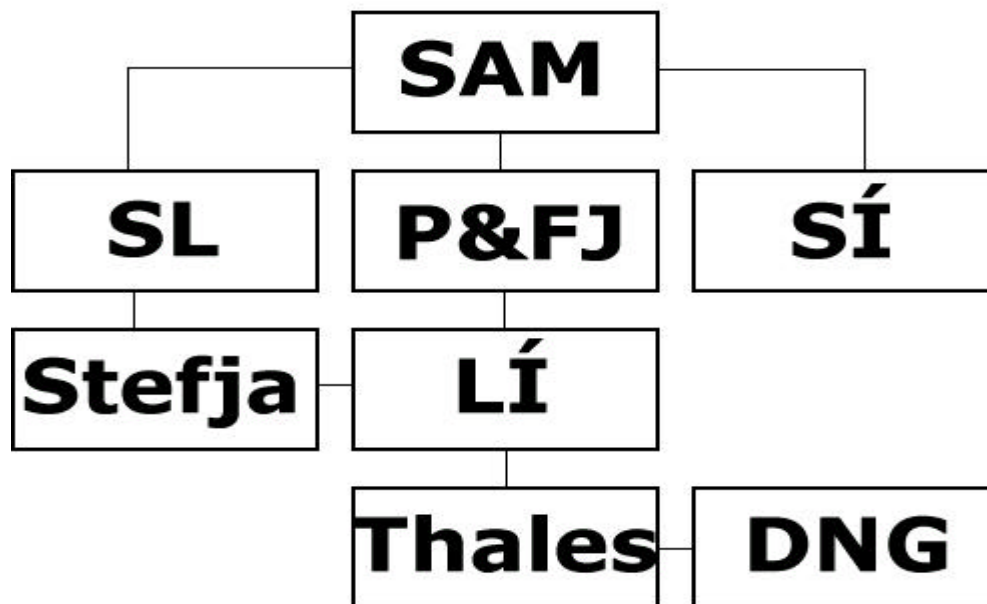
Starfshópurinn leggur áherslu á að skiptitækjum verði fjölgað og að alltaf verði í umferð nægilega mörg skiptitæki til að anna eftirspurn en gera má ráð fyrir að þörf fyrir skiptitæki minnki í framtíðinni.

Tillaga 2. Samningar um rekstur og stjórnsýslulega ábyrgð Sjálfvirka tilkynningakerfisins .

Að einn aðili beri ábyrgð á kerfinu í heild sinni.

Skipurit fyrir sjálfvirka tilkynningakerfið lítur svona út í dag:

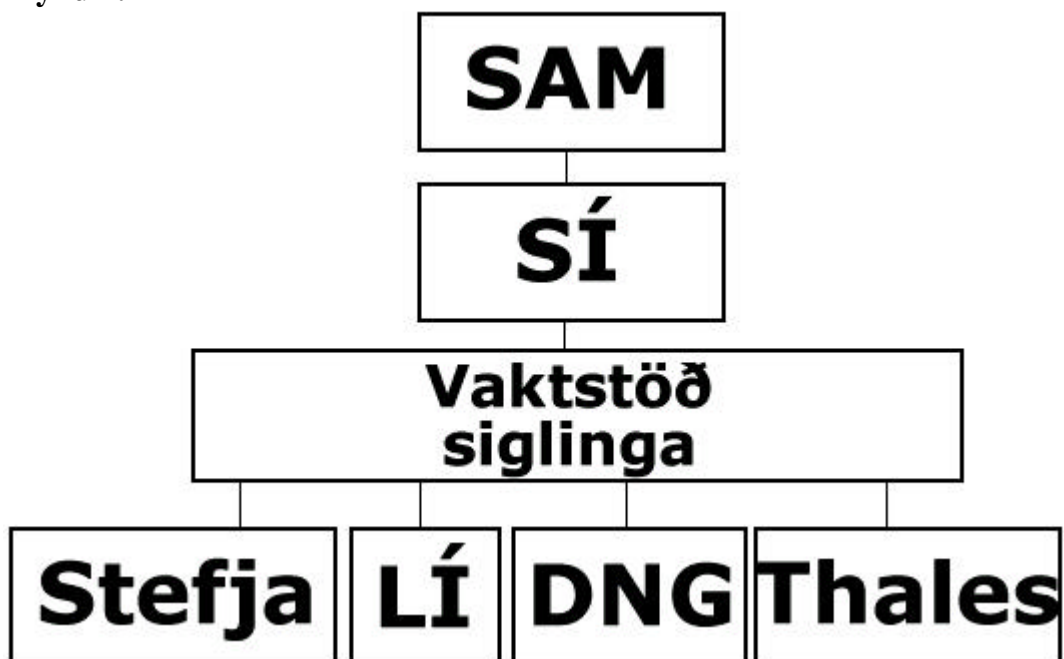
Mynd 3.



Eins og sjá má á mynd 3 þá koma margir aðilar að kerfinu bæði einkaaðilar, fyrirtæki í eigu hins opinbera, frjáls félagasamtök, ríkisstofnanir og síðan samgönguráðuneytið. Þetta fyrirkomulag hefur gefst ágætlega á meðan kerfið hefur verið að byggjast upp og þróast en e.t.v. er kominn sá tími að rétt sé að einfalda aðkomu ríkisvaldsins og opinberra aðila að stefnumótun, framkvæmd, eftirliti og ábyrgð á kerfinu.

Þessu er æskilegt að breyta nú þegar kerfið hefur slitið barnsskónum og huga þarf að fyrirkomulagi til framtíðar. Það sem hægt er að gera er að einfalda aðkomu ríkisvaldsins og vista málið á einum stað í kerfinu sbr. tillaga á mynd 4.

Mynd 4.



Þetta fyrirkomulag myndi tryggja að einn aðili kæmi formlega að kerfinu og stjórnábyrgð væri á einum stað. Vísir að slíku fyrirkomulagi er þegar fyrir hendi með samstarfssamningum Slysavarnafélagsins Landsbjargar og samgönguráðuneytis sem fjalla m.a. um eftirlit með STK-kerfinu. Því er lagt til að lögum um Siglingastofnun Íslands verði breytt og eitt af hlutverkum stofnunarinnar verði fjarskipta- og öryggisþjónusta við skip og báta. Það yrði síðan Siglingastofnunar að útfæra framkvæmd í samstarfi við þá aðila sem að sjálfvirka tilkynningarkerfinu hafa komið og mesta reynslu hafa á þessu sviði. Jafnframt yrði að breyta lögum um tilkynningarskyldu íslenskra skipa en skv. þeim lögum ber Slysavarnafélagið Landsbjörg ábyrgð á tilkynningarskyldu íslenskra skipa.

Tillaga 3. Efla eftirlit með STK kerfinu.

Eftirlit með STK kerfinu.

Hin daglega vöktun með STK-búnaðinum um borð í skipunum er í höndum starfsmanna STK-kerfisins í Gufunesi eins og áður hefur komið fram en vaktstöðin fylgist daglega með hverju einasta skipi sem er búíð sjálfvirkum búnaði. Um leið og skip dettur út úr kerfinu kemur það fram á skjá starfsmanna. Þegar slíkt gerist fer ákveðin verkferill í gang skv. verklagsreglum sem Slysavarnafélagið Landsbjörg hefur sett sér. Siglingastofnun hefur hins vegar fært skoðun á STK-búnaði inn í skoðana- og gæðahandbækur. Samkvæmt

vinnureglum Siglingastofnunar Íslands hefur skip eða bátur sem er með STK-búnað sem er bilaður eða hefur ekki enn komið sér upp STK-búnaði ekki verið svipt haffæri ef útgerðarmaður hefur getað sýnt fram á það með ótvíræðum hætti að ekki hefur verið hægt að fá skiptitæki frá umboðsaðila vegna bilaðs tækis sem er í viðgerð eða vegna þess að umboðsaðili hefur ekki getað afgreitt pöntun á nýju tæki.

Það sem starfshópurinn telur brýnast að gera varðandi eftirlitsþátt kerfisins er að grípa til ráðstafana sem tryggja að hægt sé að grípa til úrræða ef skip eða bátur reynist ítrekað með bilað tæki eða annan STK-búnað eins og loftnet.

Þetta mætti t.d. framkvæma með því að gera Siglingastofnun kleift að fylgjast beint með skráningu sem fram fer í vaktstöðinni í Gufunesi um brottfall skipa úr kerfinu. Brottfall getur átt sér stað annars vegar vegna bilunar í kerfinu eða vegna bilana í skipsbúnaði og gera þarf skýrann greiarmun á þessu tvennu. Með aðgangi að þessum upplýsingum gæti Siglingastofnun brugðist við brottfalli skipa úr kerfinu vegna bilaðs búnaðar með ákveðnari hætti.

Tillaga starfshópsins að vinnureglum lítur svona út:

1. Ef skip eða bátur reynist með bilaðan búnað 1-9 sinnum á mánaðartímabili þá er eins og gert er nú hringt í viðkomandi.
2. Ef skip eða bátur reynist með bilaðan búnað 10-15 sinnum á mánaðartímabili þá senda starfsmenn tilkynningarskyldunnar viðvörðun til eiganda skips og afrit af þeirri viðvörðun til Siglingastofnunar Íslands.
3. Ef skip eða bátur reynist með bilaðan búnað oftari en 16-20 sinnum á mánaðartímabili þá bregðist Siglingastofnun við með því að senda skoðunarmann um borð við fyrstu hentugleika sem tekur út búnaðinn og frestur er gefinn til úrbóta.
4. Ef skip reynist með bilaðan búnað oftari en 21 sinnum á mánaðartímabili þá bregðist Siglingastofnun við með því að senda skoðunarmann um borð og gefa stuttann frest til úrbóta og ef ekki er brugðist við geti komið til sviptingu haffæris.

Tillaga 4. Námskeið og leiðbeiningar um uppsetningu, notkun og virkni kerfisins.

Uppsetning og virkni.

Nokkur umræða hefur orðið í starfshópnum og milli starfshópsins og þeirra aðila sem vinna að og með þróun kerfisins að auka þurfi uppfræðslu til sjómanna, útgerðarmanna og skoðunarmanna og annarra þeirra sem þurfa að vinna með kerfið. Rétt er að geta þess að á sínum tíma var unninn leiðbeiningabæklingur um uppsetningu og frágang STK-búnaðar sem hefur reynst vel.

Með hliðsjón af framansögðu þá telur starfshópurinn æskilegt að komið verði á þjónustunúmeri sem sjómenn og útgerðarmenn geti hringt í og fengið aðstoð varðandi bilanir og vandamál sem upp koma. Ennfremur að unnið verði að aukinni fræðslu fyrir sjómenn, útgerðarmenn og skoðunarmenn STK-búnaðar

Tillaga 5. Viðhalda starfsemi óformlegs starfshóps.

Starfsemi starfshóps.

Starfshópurinn vill minna á að samgönguráðuneytið skipaði á sínum tíma starfshóp um rekstur, þróun og eftirlit með STK-kerfið, starfshópnum var ætlað að vera vettvangur skoðanaskipta varðandi framþróun kerfisins. Þessi starfshópur kom aldrei saman. Hins vegar hafa þeir aðilar sem tengjast kerfinu myndað með sér óformlegan vettvang þar sem menn setjast niður og ræða málin og greina vandamál og reyna að finna lausnir á þeim eftir bestu getu. Starfshópurinn telur mikilvægt að þessi vettvangur verði styrktur og hann verði starfræktur áfram til þess að efla öryggi og framþróun kerfisins.

Starfshópurinn leggur því til að þeir aðilar sem bera ábyrgð á rekstri, eftirliti og framkvæmd kerfisins hittist reglulega til þess að fara yfir þróun og rekstur kerfisins.

Tillaga 6. Styttu viðbragð neyðarhnapps.

Viðbragðstími.

Starfshópurinn telur mikilvægt að sá tími sem tekur að frá því að þrýst er á neyðarhnapp og til þess að neyðarkall berst út verði stytur. Í dag þarf sjómaður í hættu að þrýsta á neyðarhnapp í 5 sekúndur svo neyðarkall fari út. Starfshópurinn telur mikilvægt að þessi tími verði stytur og ekki taki nema í mesta lagi 1 sekúndu að ræsa neyðarkall í kerfinu.

Flestir viðmælendur starfshópsins töldu að það að ýta snögg á neyðarhnappinn ætti að duga til þess að neyðarskeyti fari af stað. Starfsmenn skyldunnar telja að

fölsk neyðarskeyti verði ekki teljandi vandamál þó tíminn verði færður niður í, eða niður undir 0 sek. Starfshópurinn mælir með því að samið verði við Thales Tracs um að sú breyting verði í næstu almennri hugbúnaðaruppfærslu að neyðarhnappurinn verði virkur um leið og ýtt er á hann en neyðarkallið aftukallað með því að ýta í a.m.k. 15 sekúntur á hnappinn. Til bráðabirgða er rétt að öll tæki sem fara í gegnum hendur tæknimanna í Gufunesi, DNG eða Thales verði stillt þannig að neyð verði virk með því að ýta á hnappinn í 1 sekúndu en afturkallað með því að ýta í skemur en 1 sek.

Viðauki.

Lokið verði við að breiða út landsstöðvakerfið.

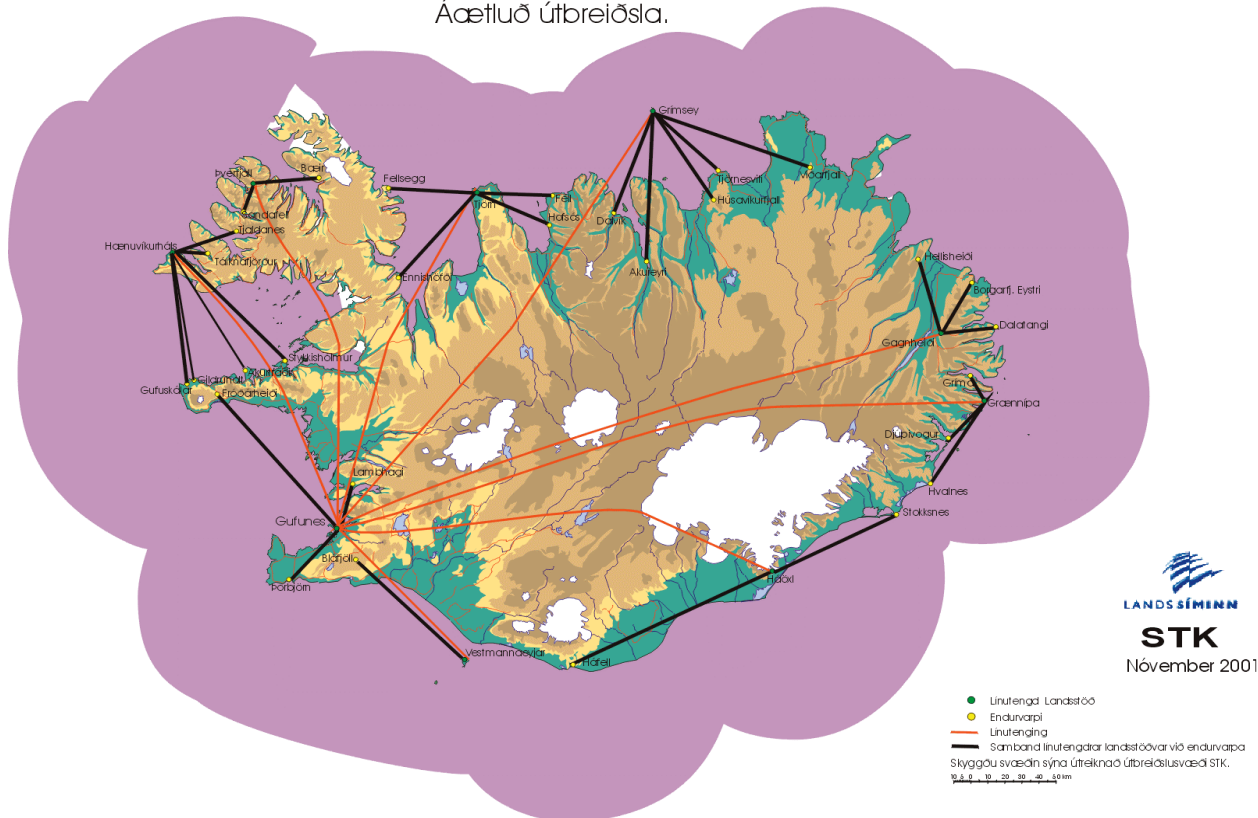
Í dag eru dauðir blettir í dekkun kerfisins norður af Horni á Vestfjörðum og í Bakkaflóa. Bletturinn norður af Horni verður smækkaður verulega með tilkomu stöðvar á Bolafjalli á sumarmánuðum 2002. Það má þó ekki búast við því að þessi blettur hverfi með öllu. Bakkafló er í dag að mestu dekkjaður, en nokkrir blettir í honum eru óstöðugir. Þessir blettir munu hverfa með tilkomu stöðvar á Gunnólfsvíkurfjalli á sumarmánuðum 2002. Uppsetning ofangreindra stöðva hefur því miður dregist verulega, en hún er háð samþykki Bandaríska hersins sem rekur ratsjárstöðvar á þessum stöðum.

Nokkur svæði í kerfinu virðast veik, það er, einstakir bátar hafa sést detta út úr kerfinu á þessum svæðum. Hér er einkum átt við blett nálægt mynni Skagafjarðar, vestan megin og stað nálægt ströndinni rétt vestan við Vík. Ef þetta reynist vera vandamál sem ekki er hægt að rekja til óeðlilegrar uppsetningar loftneta í viðkomandi bátum, verður leyst úr þessu með endurbótum og eða fjölgun á landsstöðvum á viðkomandi stöðum.

Í Arnarfirði og Reyðarfirði eru reknar endurvarpsstöðvar sem hafa átt það til að detta út. Unnið er að endurbótum á þessum stöðvum (vor 2002). Þó umsaminni uppsetningu Landssímans verði þar með lokið verður enn hægt að bæta. Því er nauðsynlegt að áfram verði veitt nokkru fjármagni í þéttingu kerfisins. Því er rétt að áætla um 10 milljónir króna á ári í tvö ár í uppbyggingu og síðan um 5 milljónir á ári í viðhald og styrkingar á landstöðvum og endurvörpum.

Þegar horft er á útbreiðslumynd STK kerfisins má sjá geil í útbreiðslu til suðausturs frá Stokksnesi. Langdrægi kerfisins er þarna minnst um 18 sjómíllur frá landi. Mjög dýrt yrði að setja upp landsstöð sem tæki á þessari geil, en hún virðist ekki skipta máli. Minni skip virðast ekkert sækja á þetta svæði.

STK Sjálfvirk tilkynningarskylda á metrabylgju Áætluð útbreiðsla.



Að öll skip tilkynni sig í það minnsta á 1. klst. fresti.

Starfshópurinn var sammála um að það myndi auka öryggi til mikilla muna ef skip sem nú þurfa aðeins að tilkynna sig á 12 tíma fresti myndu í það minnsta tilkynna sig á 1 klst. fresti. Þessi aðgerð myndi auka öryggi ekki síst með það í huga að þegar neyðarkall berst þá eru fleiri skip staðsett á "réttum" stöðum á skjá tilkynningarskyldunnar og því hægt að bregðast mun hraðar við og hefja leit og björgun. Ef þetta yrði gert þyrfti að breyta lögum um tilkynningarskyldu íslenskra skipa. Allir þeir hagsmunaaðilar sem starfshópurinn ræddi við voru sammála því að öll skip ættu að tilkynna sig í það minnsta á 1. klst. fresti.

Að rekstri handvirku tilkynningarskyldunni verði haldið áfram.

Samkvæmt þeim upplýsingum sem starfshópurinn hefur aflað þá virðist það einsýnt að halda verði áfram rekstri handvirku tilkynningarskyldunnar en í eins takmörkuðum mæli og kostur er. Er þetta byggt á þeirri staðreynd að alltaf er eitthvað um það að skip og bátar eru á sjó sem ekki geta af einhverjum ástæðum tilkynnt sig sjálfvirk og því telur starfshópurinn nauðsynlegt að fyrir hendi sé einhver varaleið. Af þessu þarf ekki að hljóta mikill tilkostnaður ef litið er á

Þetta sem öryggis- og neyðarþjónustu sem starfsmenn sjálfvirku tilkynningarskyldunnar geta sinnt áfram. Jafnframt þarf að vinna að því að fyrir handvirku skylduna verði útbúið sama vinnuumhverfi fyrir starfsmenn og unnið er í sjálfvirka kerfinu sem einfaldar alla gagna-og skráningarvinnu.

Bátar sem fara út úr drægi STK-kerfisins.

Það hefur viðgengist í áraraðir að smábátar sem eingöngu eru búnir metrabylgju talstöðvum sækja á mið þar sem þeir hafa ekki talsamband við strandastöð. Sérstaklega er um þrjú svæði að ræða og eru þau nálægt Eldeyjarboða, á Hornbanka og við Kolbeinsey. Það er helst eftir mitt sumar sem bátar fara að sækja á Hornbanka og Kolbeinseyjarsvæðið og þá þegar að veður eru hvað best. Þessir bátar detta líka úr STK sambandi. Starfshópurinn leggur því til að tilkynningaskyldan færi í sérstaka skrá þegar STK bátur fer út fyrir langdrægi kerfisins og Siglingastofnun hafi beinan aðgang að þeirri skrá svo hægt sé að grípa til viðeigandi ráðstafana vegna þeirra báta sem fara út úr kerfinu.

Lokaorð.

STK kerfið er einstakt kerfi og stærsta kerfi sinnar tegundar í heiminum í dag. Með uppbyggingu kerfisins hefur verið stigið stórt skref í þá átt að bæta öryggi smábátasjómannanna og sjómanna á minni skipum. Í dag eru í kringum 1500 hundruð skip og bátar með slíkann búnað um borð og reikna má með að á komandi sumri verði yfir 1000 skip og bátar tengdir kerfinu á hverjum einasta degi. Á þeim tíma sem sjálfvirka tilkynningarskyldan hefur verið rekin eru flestir sammála um að hún hafi sannað gildi sitt og tilverurétt. Kerfið hefur stuðlað að auknu öryggi og hefur stýtt verulega viðbragðstíma frá því að slys á sér stað þangað til að björgun og leit hefst. Flestir eru sammála um að kerfið er mikil bylting frá fyrra fyrirkomulagi og engin vill snúa aftur til þess tíma þegar skip og bátar tilkynntu sig handvirkt á 12 tíma fresti.

Aðgerðaáætlun.

1. Viðræðum við umboðsaðila og söluaðila skipsbúnaðar í STK-kerfinu verði haldið áfram vegna viðgerða, viðgerðatíma og framboðs skiptitækja.
2. Til að færa ábyrgð á eina hendi þarf að leggja fram frumvarp um vaktstöð siglinga og breyta lögum um tilkynningarskyldu íslenskra skipa.
3. Koma þarf á formlegu sambandi milli vaktstöðvar í Gufunesi og Siglingastofnunar Íslands vegna upplýsingar um brottfall skipa úr STK-kerfinu. Ennfremur þurfa Slysavarnafélagið Landsbjörg og Siglingastofnun að vinna verklagsreglur vegna brottfalls úr STK-kerfinu.
4. Að opinberir aðilar sem að kerfinu koma þurfa að meta mikilvægi þess að kynna frekar starfsemi STK-kerfisins, vinna leiðbeiningarefni um virkni og uppsetningu búnaðar. Vaktstöð komi sé upp þjónustunúmeri sem sjómenn og útgerðarmenn geta hringt í.
5. Sá aðili sem kemur til með að bera ábyrgð á kerfinu skipuleggi reglulega samráðsfundi um rekstur og þróun þess með þeim sem að kerfinu koma.
6. Landssími Íslands uppfæri nauðsynlegan hugbúnað til að stytta viðbragð neyðarhnapps og ljúki að breiða út landsstöðvakerfið.